

**Smart planning for Europe's getaway cities.**  
Connecting peoples, economies and places

WS1 - Port Cities: the multiple spatial planning dimensions

## Report WS1.

# Il binomio “Città porto”: conflitti e sinergie multilivello fra trasformazioni urbane e competitività globale

### Lorenzo Canale

dottorando in “Pianificazione Urbana e Territoriale” presso il Dipartimento di Architettura, sez. Città, Territorio e Paesaggio, Università degli studi di Palermo  
mail: lorenzo.canale@unipa.it

### Daniela De Ioris

dottoranda in “Pianificazione Territoriale e Urbana” presso il Dipartimento DATA (Design, tecnologia dell'Architettura, territorio e Ambiente), Sapienza Università di Roma  
mail: daniela.deioris@uniroma1.it

### Abstract

The paper collects the best practices and considerations from two sessions of the workshop *Port Cities: the multiple spatial planning dimensions*.

The leitmotiv of the first session's reporters has been: the harbour, as urban gateway, origins conflicts, synergies and moments of cooperation with the urban structure.

They've referred about North and South European harbours of medium level that, for advanced technical and logistic features and strategies of intervention, represent a substantial landmark for similar realities.

Genoa, Rotterdam, Hamburg and Bilbao rehabilitation plans, despite their own peculiarities, have in fact dragged aspects of the industrial sector, urban design, identity, quality and sustainability in the planning process.

The waterfront upgrading represents either the catalyst for transformation or socioeconomic development of disused and strategic contexts (for city's competitiveness): the integration between the harbour structures and the city means upgrading and a new skyline, i.e. new “downtown scape” (Hamburg Harbour), or “flagship elements” (Bilbao).

The second session has looked at the volume of traffic trades, the competitiveness, the strategies and the imbalance between global and local that the harbour gives.

According to R. Bruttomesso, the harbour, as a gateway, is evolving and complicating things.

E. Musso focuses on the rise in volume of traffic trades and in competitiveness: it's necessary to improve logistics and relocate globally activities, keeping up both environmental and socioeconomic sustainability of the harbour. He proposes three strategies: spaces' razionalization, governance and occupation.

P. Grass states that Eastern countries' horbours are more attractive, for their city-harbour system, upgrading approaches and competitiveness.

So, the redevelopment plans of Marsiglia, La Spezia and Santander harbours have a common goal: making the horbour a polyfunctional area, in contact with the remaining parts of the city.

## Alcune riflessioni iniziali: i lavori della prima sessione<sup>1</sup>

Nell'ultimo decennio, il dibattito culturale "città porto" ha ricevuto numerosi contributi, soprattutto nel tentativo di evidenziare come le discipline territoriali possano offrire linee propositive nella dicotomia tra la realtà urbana e quella portuale.

Superando le problematiche di ordine linguistico (non esiste un linguaggio condiviso, tanto meno un unico termine per classificare il fenomeno), l'attenzione, secondo R. Bruttomesso, deve essere rivolta in primis verso l'entità "porto", il *Gateway urbano* per eccellenza.

Luogo di accesso alla città e al territorio, infatti, non solo raffigura il punto di scambio di flussi (fisici, culturali ed economici), ma anche il catalizzatore per trasformazioni che investono le aree limitrofe.

Rivitalizzare e rifunzionalizzare ambiti urbani in disuso, rendendoli altamente attrattivi e competitivi sul mercato, però, comporta profondi conflitti.

Secondo l'interpretazione proposta da J. Estrada, il porto come "infrastruttura logistica complessa" solleva suo malgrado - con le operazioni di traffico, i continui cambiamenti tecnologici e funzionali delle strutture e con gli effetti sul territorio (impatti ambientali e problematiche di sicurezza, efficienza e produttività del sistema urbano) – *conflitti, sinergie* ma anche momenti di *cooperazione*, quanto mai necessari per la sua sussistenza e per mantenere l'equilibrio con la città.

Non bisogna tralasciare che il porto è sia un'infrastruttura sia un'interfaccia per la città e, quindi, la sua definizione passa necessariamente per aspetti fisici ed economici.

Secondo tali assunti, il workshop ha voluto dibattere alcune esperienze europee emblematiche, per volume di traffico e strategie "avanzate" di trasformazione, i cui caratteri hanno innescato un processo virtuoso "*di integrazione*".

La prima sessione, in particolare, ha esaminato dapprima il Porto di Genova – un contesto urbano altamente artificializzato (21 km di linea di costa occupati da infrastrutture produttive nonché hub aeroportuali) e recentemente oggetto di riqualificazione (le linee guida e il PUC auspicano un processo di razionalizzazione e potenziamento del sistema portuale per renderlo competitivo a livello globale) – poi i porti di media scala.

Con J. Schrijnen, infatti, si è entrati nel sistema portuale di Rotterdam, il cuore dell'economia europea per volume di traffico e l'esempio di come, reinventando il binomio "città-porto", non si possa discernere dal settore industriale, che con le sue logiche interne determina ed indirizza le modificazioni urbane.

La trasformazione del Porto di Amburgo, d'altro canto, vuole dimostrare, secondo J. Bruns-Berentelg, come la riconversione delle aree produttive in disuso possa significare rivoluzionare profondamente e drammaticamente il volto della città. Un mix di orizzontalità e verticalità di spazi e strutture, usi ricreativi e turistici sono soltanto alcuni elementi che hanno concorso alla realizzazione di un nuovo "downtown-scape", essenziale per la crescita e lo sviluppo economico della città.

Dare un nuovo futuro alle aree di waterfront, restituendole alla cittadinanza, è la strategia di riqualificazione delle infrastrutture portuali scandinave: con il contrasto e il dialogo tra vecchio e nuovo, si cerca di enfatizzare l'aspetto identitario e attrattivo dell'organismo portuale, affinché possa diventare l'emblema di sostenibilità e qualità.

Al dibattito, quindi, hanno fatto seguito i contesti portuali francesi (linee strategiche per Les Villes Maritimes) ed il processo di marketing territoriale che Bilbao ha perseguito per riqualificare il suo waterfront: una serie di "flagship elements" e di icone architettoniche, infatti, stanno progressivamente sostituendo il porto ed investendo la città di lustro e fama.

Quindi, una veloce rassegna di vision e proposte operative, per lo più italiane, ha concluso la prima sessione del workshop, dimostrando come e quanto il tema "città porto" sia rilevante.

---

<sup>1</sup> Paragrafo di Daniela De Ioris

## Porti tra quantità e qualità, tra competizione globale ed esigenze locali<sup>2</sup>

La seconda sessione del workshop, pur non trascurando i temi della pianificazione, è stata improntata prevalentemente a quelli della competitività, delle nuove domande, delle possibili strategie, dell'attenzione agli squilibri globale/locale.

Rinio Bruttomesso parla di ruolo di gateway che è sempre stato insito nella figura del porto ma che oggi si complessifica e intercetta una serie di nuove questioni.

Enrico Musso illustra come, oltre il volume dei traffici, sia cresciuto il livello di competitività legata al trasporto e alla globalizzazione. Il container è fondamentale per trasportare grandi volumi di merci e la crescente domanda di scambi richiede navi sempre più grandi e servizi di logistica con spazi e velocità sempre superiori, perché la sosta è un costo.

Un grande tema è quello della rilocalizzazione planetaria delle attività di trasformazione dei prodotti con un committente non più locale ma globale e quindi, al tema della competitività, si devono legare quelli della sostenibilità ambientale e socio-economica per via degli squilibri che il porto crea a scala locale: gli studi registrano una sempre minore relazione tra volumi di traffici portuali e occupazione locale.

Dopo un accenno alla struttura del cluster, Musso propone tre possibili strategie: 1) una pianificazione che punti alla razionalizzazione degli spazi, alla riduzione degli sprechi e al miglioramento delle reti di trasporto verso l'hinterland; 2) una governance che sappia equilibrare i benefici e i costi del porto relativamente alla popolazione locale; 3) lo sviluppo di diversi e migliori profili occupazionali e a più livelli.

Una riflessione sui fenomeni che hanno interessato i porti e una fotografia degli attuali equilibri mondiali, è stata fatta da Pierre Gras. Secondo il giornalista, dal XIX secolo in poi, il porto ha cominciato a seguire un percorso proprio rispetto alla città di appartenenza e oggi, che questo rapporto pare recuperarsi, troppo spesso sembra accada in favore dei profeti del marketing territoriale ma non sempre delle popolazioni locali.

Relativamente ai traffici, tra i 10 più grandi porti non ve ne sono di occidentali: dal 2010 il porto più importante è Shanghai, con tassi di crescita importanti in medio oriente e Africa.

Rotterdam, Anversa e Amburgo sono tra i primi venti e in tre hanno lo stesso volume di scambi del solo porto di Shanghai.

Gras sostiene che i porti oggi sono investiti da tante contraddizioni: devono essere locali e globali, competitivi ma attenti agli aspetti ambientali, aperti ma attenti alle questioni della sicurezza.

Le riqualificazioni del porto di Marsiglia, di La Spezia e di Santander, sono i tre casi presentati.

Le tre relazioni, rispettivamente di Régine Vinson, Davide Vetrà e Flavio Tejada, presentano luoghi diversi ma accomunati dalla volontà di rendere il porto un'area polifunzionale e dialogante con il resto della città. Interessante il recupero della tipologia del silo a Marsiglia. La Spezia ha puntato sulla risoluzione dei conflitti con gli abitanti dei quartieri prospicienti il porto, pensando a un riordino e concentrazione delle funzioni, al potenziamento del traffico su ferro e alla dotazione di nuovi spazi da aprire alla città. Santander ha mostrato somiglianze con il recupero genovese per via delle condizioni di prossimità al centro, della volontà di dotare la città di servizi e per la presenza di un edificio icona. Particolare attenzione è stata prestata alla governance, con un accordo politico tra tutte le amministrazioni interessate.

A conclusione della giornata, è stato aperto un dibattito incentrato sul tema dei tempi di pianificazione delle aree portuali e sulla possibilità di mutuare esperienze di multifunzionalità dimostratesi virtuose.

---

<sup>2</sup> Paragrafo di Lorenzo Canale